IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 272)
z dnia 9 maja 2023 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 272)

9 maja 2023 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem poseł **Anny Milczanowskiej (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat realizacji inwestycji Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/Łódź Żabieniec, który jest współfinansowany w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko".

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Arnold Bresch** dyrektor ds. realizacji inwestycji, członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA, **Andrzej Sykała** doradca techniczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Mariusz Serżysko** dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów, **Robert Kolczyński** pełniący obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Łodzi, **Adrian Furgalski** prezes zarządu Zespołu Doradców Gospodarczych TOR oraz **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Czy po liście obecności możemy stwierdzić kworum? Witam również zaproszonych gości. Pozwolicie państwo, bo właściwie skład nam się nie zmienił. Bardzo cieszę się, że jest z nami pan minister Andrzej Bittel. Witam pana Marcina Piwowarskiego, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury; pana Jakuba Kapturzaka, zastępcę dyrektora Departamentu Kolejnictwa. Witam pana Łukasza Gibałę, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa. Witam panią Magdalenę Kossowską, naczelnika wydziału w Departamencie Kolejnictwa. Witam pana Mirosława Skubiszyńskiego, wiceprezesa zarządu, dyrektora ds. eksploatacji PKP PLK. Witam pana Arnolda Brescha, członka zarządu, dyrektora ds. realizacji inwestycji PKP PLK. Witam pana Rafała Banaszkiewicza, dyrektora ds. przygotowania inwestycji PKP PLK. Witam panią Jolantę Pawluk, dyrektor Centrum Realizacji Inwestycji PKP PLK. Witam pana Marcina Rychlaka, naczelnika Wydziału Analiz Strategicznych i Standardów Usług Pasażerskich PKP SA. Witam pana Mariusza Serżysko, dyrektora Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów. Witam pana Marka Kacprzaka, doradcę zarządu PBDiM. Witam pana Andrzeja Sykałę, doradcę technicznego w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam pana Roberta Kolczyńskiego, dyrektora Departamentu Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Łodzi. Czy wszyscy państwo są? Tak. Bardzo mi miło.

Szanowni państwo, informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane w trybie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów przekazany do Komisji Infrastruktury 18 kwietnia 2023 r.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie przedstawienie przez ministra infrastruktury informacji na temat realizacji inwestycji Łódzkiego Węzła Kolejowego (TEN-T), etap II, odcinek Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska/

Łódź Żabieniec, który jest współfinansowany w ramach programu operacyjnego „Infrastruktura i środowisko". Przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Proszę przedstawiciela wnioskodawców, pana posła Dariusza Jońskiego, o przedstawienie wniosku.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, w tym roku jest to już drugi wniosek o zwołanie Komisji Infrastruktury w sprawie budowy tunelu średnicowego dla Łodzi. Krótko przypomnę, że to kluczowa, jedna z największych inwestycji kolejowych realizowanych w Polsce. Łącznie to pięć tuneli o długości prawie 7,5 km.

Dlaczego drugi raz zwołujemy Komisję? Dlatego że sama inwestycja miała być zakończona w 2021 r., pierwsze pociągi miały pojechać pod koniec 2022 r., a mamy 2023 r. i od blisko pół roku inwestycja na odcinku Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, czyli pod ścisłym centrum miasta Łodzi, nie ruszyła z miejsca. Trzy miesiące temu usłyszeliśmy, że poziom kontraktu na całej inwestycji wynosi mniej więcej 43%. Dowiedzieliśmy się, że będzie zawarty aneks. Aneks został zawarty i teraz usłyszeliśmy, że cała inwestycja ma zostać zakończona w grudniu 2024 r. Tu oczywiście rodzi się pytanie o to, jak przez 4 lata udało się zrealizować raptem niespełna 50%, a teraz ponad 50% budowy tego tunelu przez 1,5 roku, w tej najtrudniejszej części, czyli pod ścisłym centrum miasta, pod 200 kamienicami.

Tak jak powiedziałem, inwestycja ta stoi od pół roku. Wydaje mi się, że to już naprawdę najwyższy czas, żeby przestać oszukiwać mieszkańców Łodzi. Po 4 latach 3 miesiące temu powstał punkt informacyjny, który niestety nie informuje mieszkańców Łodzi, bo nie ma o czym informować. W zeszłym roku mieszkańcy ścisłego centrum dostali informację, że na przełomie lutego i marca będą musieli przenosić się do hoteli. Przygotowali się. Mamy maj, nie mają żadnej informacji, nie wiedzą, kogo zapytać o to, kiedy będą musieli przenieść się na czas wiercenia tunelu. Nikt o niczym nie informuje. Słyszeliśmy jednocześnie, że mają znaleźć się dodatkowe środki, bo jak nie wiadomo, o co chodzi, to wiadomo, że brakuje pieniędzy na realizację inwestycji.

Jest też bardzo ważny wątek dotyczący ludzi mieszkających w tych kamienicach, którzy nie wiedzą, czy kamienice będą wyburzone, czy będą mogli wrócić do zamieszkania po wywierceniu tunelu. Ostatnio pan prezes poinformował, że założeniem jest to, aby po przejściu dużej tarczy wszystkie kamienice były utrzymane i nie było konieczności wyburzeń. To jest bardzo ważna deklaracja, tylko że chcielibyśmy usłyszeć, czy ta deklaracja została spisana, czy też nie, bo ci ludzie dalej uważają – dostali już taką informację – że te kamienice mają być wyburzone. Jest więc totalny chaos informacyjny. Ponieważ jest to ścisłe centrum miasta, nie muszę mówić, z jakimi problemami to się wiąże.

Teraz jest pytanie zasadnicze. Wszyscy pytają o konkrety. Chciałbym zapytać w tej sprawie pana ministra. Czy jest jakikolwiek harmonogram, żeby w punkcie informacyjnym ludzie wiedzieli, co mają mówić mieszkańcom, którzy przychodzą z całego centrum miasta Łodzi? Czy jest jakikolwiek harmonogram z dokładną informacją, kiedy i pod którymi kamienicami ma przechodzić tarcza, a przynajmniej kiedy jest to planowane? Rozumiem, że mogą być jakieś trudności, ale powinien pojawić się jakiś planowany termin przejścia tarczy pod jedną czy drugą kamienicą, aby ci ludzie wiedzieli, jak mają planować przeprowadzkę, wyprowadzkę na czas tarczy.

Czy faktycznie ostatecznie podjęta została decyzja, że żadna z tych kamienic nie zostanie wyburzona? Jak myślę, jest to informacja kluczowa dla ludzi, którzy mają tam zamieszkiwać. Z moich informacji wynika, że nie ma takiego, podpisanego przez państwa, dokumentu i cały czas zastanawiacie się państwo, co z tym robić: czy wyburzać, czy nie wyburzać. Mówimy o ponad 20 kamienicach, więc to jest dość sporo. W którymś momencie mówiło się nawet o 40 kamienicach, które miały być wyburzone na trasie Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska.

Krótko mówiąc, oczekuję dzisiaj konkretnej informacji nie na temat całej inwestycji, bo to znamy i już prezentowaliście państwo, ile to kosztuje i jak pięknie będzie to wyglądało po wybudowaniu, tylko chcielibyśmy usłyszeć, jak wygląda konkretny harmonogram, chociaż kwartalny, żebyśmy to wiedzieli, plus oczywiście główną informację o tym,

kiedy tarcza główna, przechodząca pod centrum miasta, wznowi lub rozpocznie prace. Przypomnę, że pociągi miały pojawić się pod koniec 2022 r.

Mam jeszcze jedno pytanie w związku z budową. Na ostatnim posiedzeniu Komisji usłyszeliśmy od pana prezesa, że Energopol, który startował w konsorcjum, a który tuż po wygraniu tego przetargu ogłosił upadłość, dostał prawie 175 mln zł zapłaty. Od tego czasu, a mijają już 4 lata, na tym kontrakcie nie mamy rozliczonej zaliczki na, proszę państwa, 175 mln zł. To dość duża kwota. Chciałbym wiedzieć, co w tej sprawie się dzieje i za co Energopol dostał zaliczkę 175 mln zł. Czy prawdą jest to, że dostał to za rozebranie jednej kładki, która była nad torami?

Prosiłbym o konkretną informację tutaj i o konkretną informację dotyczącą harmonogramu, a gdybyście mogli państwo, jeśli macie, przedstawić nam ten harmonogram, to bylibyśmy bardzo zobowiązani, nie tylko my, ale również mieszkańcy, którzy cały czas żyją w niepewności w związku z tym, co będzie jutro. Jest pytanie, kiedy ruszy główna tarcza przy budowie tunelu od strony Manufaktury, ze strony Łódź Kaliska do Łodzi Fabryczna. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie pośle.

Proszę państwa, przepraszam, nie przedstawiłam, a jest z nami obecny już przez drugie posiedzenie Komisji pan prezes Adrian Furgalski, który reprezentuje zespół doradców TOR. Bardzo mi miło. Jeżeli kogoś jeszcze nie przywitałam, przepraszam.

Teraz, panie ministrze, pozwoli pan i zechce pan zabrać głos. Dobrze? Bardzo proszę. Chciałabym jeszcze powiedzieć państwu, że o godz. 14.15 mamy głosowania, a więc proszę o sprawne zadawanie pytań, żeby po precyzyjnym przedstawieniu wniosku przez pana posła Jońskiego nie powtarzać się. Serdecznie dziękuję.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. W ramach tej sprawności poproszę, żeby informację interesującą pana posła w pierwszej kolejności przedstawił pan prezes Arnold Bresch, a uzupełni pan dyrektor, prezes Mariusz Serżysko.

Dyrektor ds. realizacji inwestycji, członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe SA Arnold Bresch:

Dzień dobry. Pani przewodnicząca, szanowna Komisjo, szanowni państwo, tak jak zasugerował pan poseł Joński, nie będziemy odnosić się do zakresu inwestycji, o której rozmawiamy od wielu miesięcy. Inwestycja jest znana. Jest też znana przyczyna niezrealizowania jej w pierwotnie założonym terminie umownym. Zapewne znane jest też państwu to, że zmieniliśmy zakres inwestycji, dodaliśmy dodatkowy przystanek, co rodzi z tego tytułu kwestie związane ze zmianą terminu realizacji.

Tak jak informowaliśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji, co przed chwilą zostało powiedziane, zakończyły się negocjacje między naszym wykonawcą a spółką CPK w zakresie zmiany zakresu umowy, tak żeby w ramach realizacji komory przy Łodzi Fabrycznej, w ramach naszego placu budowy zrealizować prace, które umożliwią włączenie się kolei w kierunku Poznania i Wrocławia bez ponownego rozkopywania tej części miasta. Wydaje mi się, że jest to bardzo pozytywna informacja, że te dwa tematy zostaną rozwiązane przy jednym placu budowy. Wpływa to też na zmianę uzyskanych już decyzji o pozwoleniach na budowę. Jest to element, który był prowadzony równolegle z negocjacjami, tak że będziemy realizować prace, które rozszerzą zakres komory przy Łodzi Fabrycznej.

Panie pośle, nie jest prawdą to, co powiedział pan o tym, że budowa nie funkcjonuje. Prace trwają. Rzeczywiście mówimy o 7,5 km tuneli, o 14 km torów do ułożenia, ale oprócz tego budujemy trzy stacje podziemne: Śródmieście, Polesie i Koziny. Te prace są tam realizowane. Rzeczywiście tarcze w tej chwili nie pracują. Jest to związane z procesem technologicznym, który powoduje konieczność ich napraw po wykonaniu pewnych zakresów prac, które były robione wcześniej. Mamy ponad 1100 m – z 3400 m – pracy realizowanej przez mniejszą tarczę Faustyna. Większa tarcza zrealizowała ponad 1000 m z 2300 m, które są docelowo do zrealizowania. Mała tarcza w tym tygodniu rozpocznie kolejny etap drążenia.

Prace związane z dużą tarczą uzależnione są od kwestii, które omówię. Z jednej strony prowadzone są prace przygotowawcze, które pozwolą na wznowienie pracy. Są to tzw. prace przy *jet groutingu* postojowym. To komora, która musi być zrealizowana, żeby przyjąć tarczę, która pokona kolejne 100 metrów za przystankiem Polesie. Mamy też kwestie związane z przygotowaniem placu budowy w zakresie wzmacniania kamienic. Są to prace, które musimy wykonać wyprzedzająco. W tej chwili są one prowadzone przez wykonawcę.

Kolejny raz potwierdzam – tak że prosiłbym, żeby w przestrzeni publicznej nie podawać w wątpliwość decyzji, które są podjęte – robimy wszystko, żeby utrzymać kamienice. Nie chcemy doprowadzić do wyburzania kamienic, mimo że wiemy, w jakim są one stanie technicznym. Informacje, które były przekazywane do mieszkańców, do właścicieli budynków, związane były z tym, że budynki są w takim stanie technicznym, który w sposób racjonalny wskazywałby na to, że najlepszą decyzją byłoby wyburzanie, ale mając świadomość tego, jak trudny społecznie jest to temat, podjęliśmy decyzję o tym, że wzmacniamy te kamienice, oczywiście przy zachowaniu bezpiecznego prowadzenia prac w zakresie wzmacniania, a potem już samej pracy tarczy. Chcemy wykonywać to bez osób w mieszkaniach, żeby zapewnić bezpieczeństwo. Wykonawca będzie wyprowadzał mieszkańców do hoteli na swój koszt. Warto też powiedzieć, że informacja jest przekazywana do mieszkańców. Wraz ze zbliżaniem się terminu relokacji, osoby te uzyskają informacje.

Jest 45 budynków, które wymagają pilnego zabezpieczenia i wzmocnienia. Prawdopodobnie prace musiałyby być realizowane niezależnie od tego, że Polskie Linie Kolejowe realizują inwestycje pod ziemią. W tej chwili wiemy, że miasto Łódź planuje rozbiórkę dwóch budynków, które są pierwsze na trasie przejazdu. Oczekujemy właśnie na rozpoczęcie przenoszenia mieszkańców, którzy mają opuścić te miejsca z tytułu prac, które są realizowane nie przez nas, tylko przez miasto. Wiemy, że jest konflikt, co opóźnia nam możliwość podjęcia prac. W tym momencie nie jest to jeszcze na ścieżce krytycznej, ale możliwość przedłożenia szczegółowego harmonogramu w rytmie kwartalnym jest uzależniona od informacji o tym, kiedy miasto upora się z problemem w budynku przy ul. Mielczarskiego 25. Mówię to, żeby sprecyzować, o czym mówimy.

Metodą iniekcji mamy zamiar wzmocnić kamienice. Tutaj jest temat techniczny, który jest bardzo trudny do rozwiązania. W związku z tym, że nie mamy inwentaryzacji studni, które kiedy zaopatrywały te kamienice w wodę, proces projektowania jest bardzo utrudniony. W tej chwili wpływa to na efektywność przygotowania placu budowy i jest obiektywną przesłanką do stwierdzenia, że wykonawca napotyka problemy, których nie był w stanie przewidzieć, szacując czas realizacji.

Mam tu wymienionych jeszcze kilka aspektów, o których warto wspomnieć. Od strony technicznej budowa ta funkcjonuje. Oczywiście nie jest to w takim zakresie, w jakim oczekiwalibyśmy, szczególnie w kwestii drążenia, ale wydaje nam się, że wydarzenia, które miały miejsce w ostatnich tygodniach, poprawią sytuację na kontrakcie. Wspólnie z wykonawcą podjęliśmy działania w kierunku zapewnienia bieżącego finansowania projektu, które umożliwi prowadzenie prac. Wspólnie z instytucjami finansowymi, m.in. z BGK i ARP, zapewniliśmy wykonawcy kredyt na prowadzenie robót. Jest to związane z tym, że konsorcjant, który ogłosił upadłość, nie rozliczył zaliczki. Jest to informacja, którą przekazywałem na poprzednim posiedzeniu Komisji. To jest ok. 160 mln zł brutto, które zostało przekazane a conto prowadzenia robót.

Mamy w umowach taki system zaliczkowania, który realizuje nasza spółka, że gwarancją zabezpieczone są pieniądze, które przekazujemy na moment rozruchu inwestycji po to, żeby wykonawca nie szukał drugiego kredytowania na rynku finansowym. Oczywiście nasz interes jako spółki jest zabezpieczony, bo w przypadku gdy wykonawca nie podejmie spłaty zaliczki, będziemy mogli pociągnąć gwarancje i z punktu widzenia zamawiającego sytuacja nie będzie problematyczna. Jest ona oczywiście gigantycznym problemem szczególnie dla konsorcjanta, który z tej zaliczki nie skorzystał.

Na poprzednim posiedzeniu Komisji mówiliśmy o waloryzacji. W tym temacie pracujemy nad zapewnieniem finansowania i w ramach sprawozdania z realizacji „Krajowego programu kolejowego”, który jest na ostatnim etapie zatwierdzania, mamy zare-

zerwowane środki na waloryzację. Jest to też kwestia już zrealizowanych prac. Od daty 24 lutego będziemy mogli zwaloryzować już wystawione faktury.

Jeśli chodzi o punkt informacyjny, według informacji, które mamy od wykonawcy i które weryfikujemy w tym punkcie, do 20 kwietnia 2023 r. ten punkt udzielił informacji 134 osobom, które przychodzą dowiadywać się o kwestiach związanych z relokacją i z samym procesem budowy. Warto też powiedzieć, że do każdego zarządcy nieruchomości dostarczyliśmy informację o tym, jakie prace mamy zamiar zrealizować i w jakim terminie. Tam, gdzie udaje nam się dotrzeć do mieszkańców, mieszkańcy bezpośrednio uzyskują informacje, jednak nie zawsze jest to proste z tej przyczyny, że były przypadki, że mieszkańcy nie chcieli rozmawiać na ten temat z przedstawicielami wykonawcy.

Tak jak mówiłem, razem ze zbliżaniem się do terminu ingerencji w dany budynek rozmawiamy z właścicielami, ze wspólnotami mieszkaniowymi, w zależności od tego, jaki jest stan właścicielski. Odbyły się już spotkania z 27 lokalizacjami. Informujemy, w jaki sposób będzie prowadzona relokacja. Nie potwierdzam tego, że jest jakaś wątpliwość co do tego, czy nasza spółka będzie rozbierać kamienice, czy nie. Wszędzie tam informujemy, że chcemy przeprowadzić prace związane ze wzmocnieniem, żeby utrzymać mieszkania.

To właściwie wszystko, bo chyba to wyczerpałem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękujemy, panie prezesie.

Jeszcze pan dyrektor, tak? Proszę o chwilę, bo głos chciała zabrać pani poseł Hanna Gill-Piątek. Proszę, żeby wypowiedzi państwa posłów były krótkie, żebyśmy mogli skończyć o godz. 14.10. Jeszcze pan poseł Grabarczyk. Proszę, panie dyrektorze. Mamy już godz. 13.53.

Dyrektor Przedsiębiorstwa Budowy Dróg i Mostów Mariusz Serżysko:

Szanowni państwo, mamy świadomość tego, że jest to projekt tunelowy. Wszyscy patrzą na maszyny, które znajdują się na tym projekcie. Rzeczywiście pracują one z przerwami. Część przerw wynika z procesu technologicznego, czyli: przejeżdżamy przez pewien obiekt, później maszyna jest przeciągana lub przesuwana, a dalej po przygotowaniu maszyny do następnego etapu prace te są kontynuowane i jest rozpoczęcie wiercenia dalszych tuneli, tak jak w przypadku mniejszej maszyny, która, tak jak powiedział pan prezes Bresch, w tym tygodniu rozpoczyna prace dalej, w kierunku Żabieńca. Tam nie widzimy dalszych komplikacji, jeśli chodzi o proces wiercenia.

Jeśli chodzi natomiast o dużą maszynę, całe skomplikowanie projektu polega na tym – co wspomnieliśmy na poprzednim posiedzeniu Komisji – że mamy w sumie 198 kamienic, które zostały zinwentaryzowane na odcinku od Manufaktury do samego Dworca Łódź Fabryczna. Wskazaliśmy już ok. 43–45 budynków, których stan techniczny już na dzień dzisiejszy bez jakiejkolwiek ingerencji jest zagrażający bytności. Te ekspertyzy dalej są prowadzone.

Prawdopodobnie jest – co wskazał pan poseł Joński – chaos informacyjny i nie ma podjętej decyzji. Jako wykonawca jesteśmy zobligowani do prowadzenia ekspertyz, czyli odkopywania fundamentów, badania stanu technicznego i tego, czy budynek jest przygotowany do tego, żeby prowadzić pod nim prace, czy nie. Komplikacje są takie, że – co wskazał pan prezes, mówiliśmy też o tym na poprzednim posiedzeniu Komisji – archiwalne studnie, które do tej pory, do początku XX wieku zaopatrywały w wodę część z tych kamienic… W zeszłym roku mieliśmy przypadek taki, że w jednym z tych obiektów doszło do przebicia hydraulicznego i na parkingu przy Manufakturze doszło do nagłego zdarzenia. Dzięki temu nieszczęściu – na szczęście nic technicznego tam się nie stało, ponieważ był tam parking – okazało się, że nie możemy ufać dokumentom, które są historyczne i przekazywane w archiwach. Pokazuje to, że badania archeologiczne, które należy prowadzić, muszą być przeprowadzone bardzo szczegółowo. Nikt nie jest w stanie wskazać lokalizacji studni, więc na podstawie ekspertyz wskazaliśmy, że cały obszar do Dworca Łódź Fabryczna należy zabezpieczyć iniekcją betonową, żeby zabezpieczyć całe miasto i budynki znajdujące się nad nim. To tyle, jeśli chodzi o uzupełnienie w tym punkcie.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Bardzo proszę o cierpliwość, panie pośle Darku Joński.

Pani poseł Hania Gill-Piątek, pani poseł Paulina, poseł Grabarczyk, bardzo chciałabym też, żeby głos zabrał pan Robert Kolczyński, dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Łodzi, ale, kochani, po półtorej minuty, bo jak nie, to będziemy musieli tu wrócić, a mamy jeszcze inne komisje.

Poseł Hanna Gill-Piątek (niez.):

Temat jest ważny, pani przewodnicząca. Jestem gotowa zrezygnować ze swojego głosu i o to prosiłabym też innych dyskutantów, może z wyjątkiem przedstawiciela miasta, bo wydaje mi się, że dobrze byłoby przez następne 10 minut uzyskać jakieś wiążące odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję pani poseł za takie stanowisko.

Proszę. Czy pani poseł Paulina?

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Tak, bardzo krótko. Chciałabym dowiedzieć się, czy faktycznie termin, o którym jest mowa we wszelkich informacjach medialnych, czyli koniec zakończenia prac jako grudzień 2024 r., jest faktycznie realny i czy nie zostanie przedłużony. To jest niezwykle istotna informacja dla podróżnych, ale też dla mieszkańców.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo.

Proszę, pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Krótkie pytanie. Jak wygląda stan rozliczeń z wykonawcami? Według informacji, które do mnie docierają, to jest prawdziwa przyczyna unieruchomienia większej tarczy, Katarzyny. Pojawiają się obawy, że przedłużająca się sytuacja z Katarzyną może spowodować – podkreślają to hydrolodzy – ryzyko zalania już wykonanej części tunelu.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Bardzo dziękuję.

Panie przewodniczący, czy może pan uzyskać odpowiedź na piśmie? Bardzo prosimy pana przewodniczącego o odpowiedź na piśmie. Krótko? To proszę, i pan dyrektor Kolczyński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Ja bym jednak prosił – i na piśmie, i dzisiaj, jeśli jest to możliwe – o przekazanie informacji o tym, kiedy przedstawicie państwo jakiś harmonogram. Nie można budować największej inwestycji kolejowej bez jakiegokolwiek harmonogramu. Czwarty rok ludzie w centrum nie wiedzą, co z nimi dalej. Nie ma żadnej informacji odnośnie do tego, kiedy ludzie mają się przenieść. Proszę przyjechać na ulicę Mielczarskiego, Legionów i porozmawiać z tymi ludźmi. Nikt nic nie wie. W punkcie informacyjnym było 130 osób. Ludzie tam nie chodzą, bo niczego nie mogą się dowiedzieć. Skoro dzisiaj nawet pan do końca nie wie, jak wygląda harmonogram, to co mają przekazywać w informacji? Ostatnie zdanie. Wiecie państwo, przekazywać 175 mln zł a conto firmie, która zniknęła, to jest naprawdę kryminał. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Pan poseł jak zwykle wyciąga zbyt daleko idące wnioski, co nie jest odpowiedzialne.

Panie dyrektorze, bardzo pana proszę.

Pełniący obowiązki dyrektor Departamentu Strategii i Rozwoju Urzędu Miasta Łodzi Robert Kolczyński:

Dziękuję. Oczywiście postaram się wypowiedzieć jak najszybciej. Mam cztery pytania. Po pierwsze, czy jako miasto otrzymamy oficjalne pismo ze strony PKP PLK, ministerstwa, wykonawcy w zakresie tego, że nie będą prowadzone żadne wyburzenia i tech-

nologia została zmieniona? Dlaczego o to proszę? Albowiem wielokrotnie, także tutaj, na poprzednim posiedzeniu Komisji, te słowa padały, a dzisiaj zostały one powtórzone, natomiast wykonawca wysyła do miasta oficjalne wnioski o wyrażenie zgody na rozbiórkę. W związku z tym pojawia się dysonans. Na posiedzeniach Komisji słyszymy, że rozbiórek nie będzie, natomiast otrzymujemy pisma o wyrażenie zgody na rozbiórki. Oczywiście dopytywany wykonawca mówi, że realizuje kontrakt, nie ma aneksu, w związku z tym musi dążyć do wyburzeń kamienic. Jest natomiast pytanie, czy aneks do umowy przewiduje całkowite odejście od wyburzeń. Bardzo prosilibyśmy o oficjalne stanowisko w tym zakresie.

Jednocześnie chciałbym sprostować jedną rzecz. Padły tutaj słowa o tym, że wyburzenia nieruchomości miejskich stoją na drodze przyspieszenia prac, natomiast pragnę zauważyć, że na trasie są tylko dwie nieruchomości będące własnością miasta pośród 45 innych i siłą rzeczy ciężko jest mówić, że te dwie nieruchomości i ich wyburzenie wstrzymują proces inwestycyjny, albowiem, jak wiemy, zgodnie z potrzebami technologicznymi iniekcje nie będą robione punktowo, tylko będą robione w systemie ciągłym. Jak będziecie więc państwo zabezpieczać także nieruchomości prywatne, siłą rzeczy będziecie musieli zabezpieczyć także te dwie miejskie nieruchomości niezależnie od tego, czy one zdążą być wyburzone, czy nie.

Odnośnie do jednej z nieruchomości, którą chcieliśmy wyburzyć, pragnę dodatkowo zauważyć, że służby wojewody łódzkiego w postaci konserwatora zabytków niestety uniemożliwiły nam rozbiórkę tej kamienicy, w związku z tym bez rozstrzygnięcia tego problemu nie będziemy mogli tej kamienicy rozebrać.

Wielokrotnie padały tutaj kwestie odnośnie do harmonogramu. Także apelujemy o harmonogram, dlatego że wykonawca jednocześnie oczekuje, iż miasto oprócz tych kamienic i problemów mieszkańców, jak najbardziej istotnych, oczekuje także relokacji jednej z głównych komórek organizacyjnych Urzędu Miasta Łodzi, czyli Departamentu Budżetu i Finansów Publicznych. Jest to osieciowany budynek, który rozlicza całość miasta. To nie jest łatwość wyprowadzenia z budynku z tygodniowym wyprzedzeniem. Jeżeli nie otrzymamy harmonogramu i nie będzie możliwości spięcia tego i sprawnego relokowania, grozi to paraliżem finansów miasta. Jest to bardzo poważna rzecz, w związku z tym harmonogram jest dla nas kluczowy.

Rozumiem, że będziemy otrzymywać te odpowiedzi na piśmie. Mimo wszystko bardzo prosimy o doprecyzowanie kwestii związanych z aneksem, który państwo zawarli. Nie jest nam on znany, niemniej jednak na poprzednim posiedzeniu Komisji padały informacje odnośnie do problemów finansowych wykonawcy. Dzisiaj także padały kwestie tych 170 mln zł. Trzy miesiące temu padały informacje, że wykonawca wykłada na realizację tak naprawdę własne pieniądze. Pytanie, czy została rozliczona kwestia waloryzacji, czy kwestia finansowa została ostatecznie w tym aneksie rozwiązana. Pytanie do wykonawcy: Czy kontrakt nie stanie? Czy tak naprawdę nie ma zagrożenia? Z punktu widzenia miasta, jak patrzymy na realizację inwestycji i te kwestie mamy cały czas niedopowiedziane, te rozmowy zawsze są zamknięte w sposób niedopowiedziany. Chcemy mieć jasność co do tego, czy aneks rozwiązuje problemy finansowe i inwestycja ruszy bezproblemowo.

Na koniec powiem, że 3 miesiące temu pani prezydent Zdanowska, która była tutaj u państwa obecna, zgłaszała koncepcję dostosowania tuneli do obrony cywilnej i do podwójnego zastosowania także w zgodności z ustawą o obronności kraju. Obiecywali państwo, że sprawdzą to zagadnienie. Chcielibyśmy dowiedzieć się, czy zostały podjęte czynności w tym zakresie. Dziękuję. To wszystko.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Dziękuję bardzo, panie dyrektorze.

Proszę państwa, ponieważ wyczerpaliśmy głosy w dyskusji, a za chwilę mamy głosowania, jest serdeczna prośba do pana, panie ministrze. W kilku wypowiedziach państwa posłów przewijała się prośba o bardzo realny harmonogram. Dobrze, panowie dyrektorzy? Żeby to dotarło do wszystkich członków Komisji Infrastruktury. Jest też problem kamienic. Padały różne głosy z państwa strony, ze strony przedstawiciela urzędu miasta,

ze strony państwa posłów. Bardzo prosiłabym, żebyśmy otrzymali, oczywiście mailowo, odpowiedzi na te pytania.

Na tym zamykam dyskusję. Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Zamykam posiedzenie Komisji Infrastruktury.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bez odpowiedzi?

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Proszę państwa, albo chcemy zdążyć na głosowania, albo… Proszę państwa, pracujemy jeszcze w innych komisjach.

Szanowny panie, mówiłam o tym, że odpowiedzi będą na piśmie. Panie pośle, nie żartowałam, prosząc.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Pan minister aż rwie się do odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Panie ministrze, bardzo proszę, dwie minuty.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Ja już oddaję głos. Pan prezes Bresch na pewno odpowie. Chciałem powiedzieć, że czekaliśmy na godz. 13.00, bo miał przyjechać prezydent Łodzi czy zastępca prezydenta Łodzi. To był powód tego, że czekaliśmy na tej sali 30 minut, i tyle.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Tak, proszę państwa, było napisane. Posiedzenie Komisji było oznaczone gwiazdką: to posiedzenie Komisji może rozpocząć się zaraz po posiedzeniu. Niestety czekaliśmy na zaproszonych gości do godz. 13.30. Proszę sprawdzić. Panie ministrze.

Dyrektor ds. realizacji inwestycji, członek zarządu PKP PLK SA Arnold Bresch:

Pani przewodnicząca, pan minister wyznaczył mnie do odpowiedzi. W kilku słowach. Przede wszystkim nie ma żadnych zaległości płatniczych ze strony naszej spółki w stosunku do wykonawcy. Problemy, które są, to problemy wynikające z organizacji konsorcjum, a nie z działalności naszej spółki.

Druga sprawa jest taka. Pan poseł Joński w sumie chyba obraził mnie, zarzucając kilka rzeczy. Wydawało mi się, że w parlamencie nie używa się takich określeń, ale korzystając z tego, że obok pana posła siedzi pan prezes Furgalski… Podważanie systemu, w którym zamawiający udziela zaliczki wykonawcy, to działanie zupełnie przeciwko rynkowi polskich wykonawców. Myślę, że warto też podkreślić, że nie jest to działanie kryminogenne, tylko jest to działanie, które pozwoliło nam na zbudowanie potencjału polskich firm, które realizują „Krajowy program kolejowy".

Jeśli chodzi o tematy związane ze współpracą z miastem Łódź, chciałbym podkreślić, że inwestorem, jedynym płatnikiem w tej umowie jesteśmy my, tak że nie mamy obowiązku informowania państwa o tym, jakie są zapisy w aneksach do umowy i w jaki sposób rozwiązujemy nasze relacje z wykonawcą.

Na temat waloryzacji i kwestii finansowych poinformowałem państwa przed chwilą. Odnośnie do harmonogramu powiem, że oczywiście działamy na harmonogramie. Mówiłem, w jaki sposób informujemy wykonawców, i myślę, że przekażemy Komisji ramowy harmonogram, żeby określić, gdzie i w jakim kwartale będziemy te prace prowadzić.

Przewodniczący poseł Anna Milczanowska (PiS):

Bardzo serdecznie dziękuję, panie dyrektorze.

Proszę państwa, wszyscy otrzymamy ramowy harmonogram inwestycji, bardzo trudnej inwestycji. Wszyscy doskonale o tym wiemy, ale będziemy mocno trzymać kciuki, żeby przebiegała bez zakłóceń.

Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie Komisji.